

Telégrafo Oriental—Hemos recibido los siguientes telegramas de la oficina central á las 9 a. m.:

Tiempo bueno en Tacuarí, Artigas y Martín Chico.

Nublado en Paso, San Carlos, Maldonado, Buenos Aires, Payson, San Juan, La Paz, Libertad, Riachuelo y Barra de Santa Lucía.

Lloviendo en Minas, Gutiérrez, Treinta y Tres, y Rocha lloviendo desde ayer.

Tormentoso en Montes.

Pasajeros—Llegados hoy por el vapor inglés *Cosmos*:

De Mercedes—B. Marrico, T. Mendoza.

De Concordia—J. Carmoli.

De Paysandú—E. Enecci, J. Cortorella.

De Buenos Aires—E. Elachiche, R. Reyes, T. Lopez y señora, M. Hodo, H. John, R. Oliveira y señora, J. Oliveira, J. Capurro, W. Aleir, T. Talero.

De Montevideo—M. Talero, R. Gonzalez, T. Talero.

De Caradito—J. Cabido, D. Vaduco, C. Podesta, L. Casian, J. Casian, A. Taramona, C. Podesta, T. Viviani, J. Terlahog, G. Videler, P. Rios, D. Viganedo, G. Helguera, T. Garcia, E. Clave, A. Paulet.

De Caradito—C. Croveto y señora, C. de la Fuente, A. Carmona, C. Croveto y señora, C. de la Fuente, A. Wagner y 20 pasajeros más.

Llegados hoy por el vapor argentino *Ricardora*:

Del Salto—A. Guart, J. Sachi, M. Sachi, J. Sachi, un menor, C. Cedrazzi, M. Pedrazzi, J. Pedrazzi, dos menores, C. Sachi.

De Paysandú—P. Meneses, A. Patrois.

De Fray Bentos—M. Biadale, P. Mendisco, M. Mendisco, A. Vinale, A. Parco.

De Gualeguaychú—J. B. Chichizola.

De Mercedes—M. J. B. Chichizola, S. Ferreiro.

De Paludra—P. Zas, M. Zas.

De Buenos Aires—J. Meneses, M. Machado, P. Benthield, G. Boni, C. Roetti, S. Roetti, J. Vignot, M. Vianet, R. Vicunet, L. Bertello, un menor, E. Bacho, P. Podesta, J. Savio, L. Gualsi, C. Iglesias, J. B. Fernandez y 49 pasajeros más.

Metálico—Llegado hoy por el vapor inglés *Cosmos*:

De Concordia—A. R. Valdez y Piriz, pesos 200.

Del Uruguay—A. Barreiro y Ramos, pesos 130.

De Paludra—A. Corbacho lino, pesos 550.95.

Llegado hoy por el vapor inglés *Ricardora*:

De Concordia—A. Gorostiza, pesos 301.17.

Administración de EL SIGLO

Esta administración previene al público que ningún corredor está autorizado para recoger avisos destinados á El Siglo.

Así es que solo se publicaran aquellos avisos, cuyos interesados se hayan entendido directamente con la administración.

No se reconocen tampoco las cuentas que no leven el sello de nuestro establecimiento.

DE LIVERPOOL

UNA LANCHA A KEROSENE—EL BUQUE DINAMITERO «VE-SUYIC»—INAUGURACION DEL FERROCARRIL ELEVADO DEL PUERTO DE LIVERPOOL—PALADRES DEL MARQUÉS DE «MID-BURY»—EL COMERCIO DEL REINO UNIDO—EMIGRACION EN 1892.

Liverpool, Febrero 6 de 1893.

Señor director de La Nación de Buenos Aires:

Se han hecho en estos días experimentos interesantes con una lancha á kerosene en el Branswick Dock de Liverpool, siendo muy bueno el resultado. Con la presión de 12 libras anava 10 millas por hora, gastando muy poco combustible. Se calcula que puede funcionar con 10 (diez) pesos oro por día de consumo de kerosene, mientras que consumiendo carbón costaría 50 (cincuenta) pesos oro. Hay, pues, mayor economía y desaparece el peligro de una explosión, porque no tiene caldera esta lancha.

Otra novedad es el propulsor, que está construido con un movimiento de desliz y puede regularse para dar á la embarcación mayor ó menor velocidad sin parar ni alterar el movimiento de la máquina.

Las pruebas de los cañones neumáticos del crucero dinamitero *Vesuvius* acaban de hacerse en Port Royal (Carolina del Sur, E. U.). El buque fue amarrado al muelle de la escuadra y se hicieron doce tiros: seis á 200 yardas y seis á 1500. Salvo los dos primeros tiros de estribo, ninguno cayó á más de 20 varas del punto fijado, y todos ellos hubieran dado en un buque.

No hubo blanco, pero los resultados se tomaron por los oficiales inspectores por medio de teodolitos. Ninguna dificultad se experimentó en hacer funcionar los cañones ni en proveer de aire los depósitos. Los inspectores han quedado complacidos con el éxito obtenido, pero no han dado aún su opinión.

«Estas pruebas», dice un diario, «evidencian que se puede hacer dos tiros sin más pérdida de aire que la que produce uno solo. También resulta que el proyectil puede correr debajo del agua una buena distancia.»

Se ve que en caso de una guerra marítima podrán compensar los Estados Unidos su relativa falta de buques con inventos que no se sospechan de este lado del Océano.

Por un lado el cañon con bombas de dinamita, y por otro, buques como el acorazado con espón *Katahdin*, á doble hélice, que para defensa de las costas acaba de botarse al mar en Bath (Maine), cuya principal característica es hallarse dotado de gran número de tanques á prueba de aire, los que, si se llenan de aire, dan al barco una altura cómoda para la navegación, pero si se deja entrar el agua en ellos lo sumergen hasta no dejar visible sino la cubierta. Si da buen resultado este invento, será de primera importancia para la construcción de verdaderas fortalezas flotantes, casi invisibles en un combate, pero que cuando se quiera navegar ligero ascenderán y se convertirán en barcos de alto bordo.

En cambio, tenemos aquí un ferrocarril como no lo tienen los norteamericanos: me refiero al elevado—ó aéreo, que recorre la orilla derecha del río Mersey en toda la extensión de los diques de Liverpool, que son unas siete millas (mas de once kilómetros).

Aquí lo llaman «overhead railway», los de Nueva York se llaman «elevated railway»; siendo ambos ferrocarriles aéreos ó elevados: es el antagonismo revelado por el rechazo de la nomenclatura de uno ó otro país; así vemos llamarse aquí «lift» al ascensor, mientras que, en Estados Unidos, donde se inventa, se llama «elevator».

Pero, volviendo al ferrocarril: la diferencia esencial entre el de Liverpool y los de Nueva York es que en el de aquí la fuerza motriz es eléctrica y en los neoyorkinos se emplea el vapor, lo que origina protestas permanentes de los vecinos de las calles por donde lo cruzan, pues las casas altas se llenan de humo al pasar cada tren; los transeúntes se quejan á su vez de que al pasar debajo de los elevados se les suela caer encima «aceite, agua caliente no muy limpia, ceniza y aun un poco de hollín».

El *overhead railway* de aquí (traducción literal, *ferrocarril por arriba*), es una fuerza que sus similitudes neoyorkinas: es como toda construcción inglesa—que á este respecto los ingleses son los sucesores de los romanos.—Se ha empleado en él la friolera de 25,000 toneladas de hierro. El piso es de hierro, para que no pueda caer nada encima de los que andan abajo, y sobre ese piso están adheridos los rieles. Tienen puentes de subir y bajar (*lifting bridges*) en tres de los diques, el Langton, el Coburg y el Sandon, para dar paso á bultos altos como calderas, etc.; y la entrada del dique Stanley se cruzó por medio de un puente giratorio de nuevo modelo: esta es la única entrada que se abre y cierra. Todas las demás diques están hacia el río.

Las estaciones, que son quince, están alumbradas por luz eléctrica, tiene cada una un salón de espera y son accesibles por medio de escaleras de hierro. Las plataformas de las estaciones miden unas 40 varas por 3 1/2.

La fuerza motriz eléctrica, se produce en una estación central cerca del dique Beamley Moore, dotada de cuatro máquinas á vapor, cada una de 400 caballos y sirviendo cada una para hacer funcionar un dinamo *Siemens-Parker*. Lo corriente se lleva, al sur y al norte, por un conductor de acero sobre aisladores de porcelana colocados en durmientes entre los dos rieles de cada vía; el ferrocarril es de doble vía.

La conexión entre los motores del tren y los dinamos de la estación se genera por coleccionadores de hierro fundido con visagra, que corre sobre el conductor.

Los motores no están colocados en una locomotora como en el ferrocarril del Sud de Londres, sino en los coches mismos.

Los trenes consistirán de dos coches de pasajeros de 55 asientos, llevando cada coche un motor en una extremidad. Los trenes se formarán de modo de presentar un motor en cada extremo, y conexos los motores entre sí para que el maquinista pueda controlarlos de uno ó otro extremo, evitando así la necesidad de mesas giratorias ó desvíos desde que el tren no tiene que dar vuelta. El maquinista controla la cabeza del tren y tendrá una llave sin la cual no se podrá hacer funcionar los motores.

Todos los coches son iguales, con un pasadizo en el medio, lo que se llama estilo americano, y divididos en dos compartimientos para dos clases de pasajeros. El alumbrado, eléctrico, el peso de un tren cargado de pasajeros, cuarenta toneladas. Los trenes tienen frenos *Westinghouse*.

Al principio los trenes correrán cada cinco minutos, pero después de algún tiempo lo harán cada tres minutos; y el viaje de un extremo al otro de la línea se hará en media hora, incluso las paradas.

Las señales son automáticas, y los trenes mismos las harán funcionar con su electricidad.

El costo del ferrocarril sube á unas libras esterlinas 600,000 (3,021,000 ps. oro); y el servicio que prestará es el transporte de pasajeros á lo largo del puerto. La inauguración tuvo lugar el cinco del actual bajo los auspicios del *leader* del partido opositor al gobierno conservador de Salisbury, pues esta ciudad es muy conservadora, y ante gran concurrencia.

El marqués, que es electricista de alguna nota, para poner en movimiento el primer tren no tuvo sino que oprimir un pequeño botón artísticamente incrustado en un espléndido tintero de plata que le ha sido ofrecido á modo de regalo por la empresa.

Pronunció un bello discurso en que hablando de la electricidad, este poder misterioso y fascinador, para el que podrá verificarse una influencia en el porvenir de las mas perniciosas y universales, que tan pronto refleja las tentaciones y las delicadas de la voz humana como transporta la luz, el calor, las fuerzas de la transformación física y la creación de energía de la máquina á vapor, hizo notar que el que estudia la historia y penetra debajo de la superficie, haciendo caso omiso de las pretensiones

de los individuos y del evangelio de los partidos y facciones, observará que muchos de los movimientos históricos mas importantes se deben, no á esta ó aquella escuela de pensadores ó á este ó aquel propagandista ó fórmula, sino á la acción silenciosa de algun gran cambio mecánico que ha acumulado condiciones bajo las cuales se nos ha presentado como de improviso un nuevo orden de cosas. Vino al mundo la brújula, y con su auxilio descubrió Colon un nuevo hemisferio. El invento de la pólvora trajo la destrucción del feudalismo; la imprenta revolucionó las condiciones morales, literarias y religiosas del orbe civilizado; y la máquina á vapor modificó fundamentalmente las relaciones entre los pueblos dando vida al progreso político que la actual generación está llevando á tan alto grado.

También dijo que no era exacto que estuviese en favor de la imposición de derechos de importación sobre los cereales.

No acepta el absolutismo de los libre cambistas, pero tampoco deja de reconocer que las guerras de tarifas son generalmente estériles para la humanidad. En Estados Unidos, con la actitud tranquila del finado Blaine, indubitablemente obtuvo algunas condiciones muy ventajosas para el país en la negociación de tratados de comercio con otras naciones. Pero lo que sucede actualmente entre Francia y Suiza y Francia é Italia no están satisfactorios.

El ferrocarril no funcionará para el público sino de aquí unos diez ó quince días, para dar tiempo al personal para instruirse bien en el servicio. La estructura de esta línea me hace recordar mucho el viaducto (que ya casi no se ve por las obras del puerto Madero) del ferrocarril de la Ensenada: la principal diferencia es que las columnas están á mayor distancia unas de otras—50 á 100 pies.

Dos últimos detalles: para evitar la variación de los relojes de las estaciones por la proximidad de tan potente corriente de electricidad, han sido provistas éstas de relojes anti-magnéticos de doble esfera. Y para evitar accidente al personal por defectos de aislación de la corriente, al cruzar ó andar por las vías, se les ha dado botines con suela de goma.

La memoria que ha pasado nuestro consulado en esta al ministerio de R. E. por el año 1892, contiene datos interesantes y curiosos sobre el comercio, no solo de Liverpool con la Argentina, sino también sobre el movimiento comercial general del reino.

Se ve, por ejemplo, que el comercio del Reino Unido disminuye por ahora, habiendo sido el total de 1891, £ 742,723,000 y el de 1892 solo £ 715,352,000. La importación en 1891 fue de £ 455,691,000 y en 1892 de £ 428,892,000; una disminución de £ 11,739,000. La exportación fue de £ 385,032,000 en 1891, bajando en 1892 á £ 286,460,000; diferencia de £ 16,562,000. Pero lo demás es ver que el Reino Unido importa mercancías por valor de £ 204,500,000, lo que deja como saldo en contra la enorme suma de £ 132 millones 432,000; que no se compensa con la entrada de oro y plata, pues entre el total de estos metales introducidos en numerario, pastas, etc., en 1892, £ 32,217,000 y el total de lo exportado £ 28,910,000, solo quedó en el país un saldo de £ 3,307,000.

Este año crece aumentarán las entradas de oro y plata, pues así viene mucho de Estados Unidos: un vapor que llega en estos días trae el solo £ 250,000.

Para que se vea la enorme cantidad de víveres que recibe el Reino Unido, del exterior, obsérvense estas cifras:

Animales en pie para consumo.	£	9,390,000
Cerdo de vaca.	£	6,447,000
« cerdo.	£	12,091,000
« carnero.	£	3,581,000

Total carne. £ 31,449,000

Cereales diversos.	£	58,176,000
Manteca.	£	11,365,000
Queso.	£	5,417,000
Huevos.	£	3,663,000
Margarina.	£	3,712,000
Fruta fresca.	£	4,821,000
Azúcar.	£	19,770,000

Total. £ 184,888,000

«Nuevecientos treinta y un millón de pesos oro en valores del exterior».

La importación durante Enero último ha sido por valor de £ 33,125,000, contra £ 38,485,000 en Enero de 1892; y la exportación £ 18,026,000 contra £ 19,149,000, resultando así una disminución total de £ 6,490,000 durante el mes.

Es indudable que el decrecimiento del comercio británico es nada mas que momentáneo, y origina en gran parte por las controversias entre el capital y el trabajo—ó sea entre los patronos y los obreros—que, por lo general, se resuelven por aumento de jornales y disminución de horas de trabajo, encareciendo así la producción y desde luego el precio de venta de las mercaderías, y haciendo que los comerciantes extranjeros vayan á otros mercados en busca de facturas mas baratas. Véase, por ejemplo, la disputa entre los patronos y los obreros de las fábricas de algodón en Lancashire, que tiene cerradas las fábricas hace ya once semanas y á 50,000 obreros sin trabajo. Pero al fin ha de prevalecer el buen sentido común inglés, los obreros se persuadirán que sus intereses y los de los patronos tienen que identificarse, que no pueden exigir condiciones que importen hacer funcionar las fábricas sin ganancia para los capitalistas cuando no con pérdida positiva, y concluirán por aceptar las condiciones ofrecidas: 5 % de disminución sobre los jornales durante seis meses, que se suprimirá ó se modificará despues, segun vayan los negocios.

Durante el año 1892 emigraron del Reino Unido 321,000 personas, dirigiéndose 236,000 de ellas á Estados Unidos. En 91 emigraron 331,000. La emigración de 1892, se divide así: Ingleses, 133,900; escoceses, 23,300; irlandeses, 52,800; varias nacionalidades, 111,000. Saluda al señor director.

X.

MADRID

CRIMENES—EL REPORTERISMO Y SUS EXCESOS—EL DEGRADO DE LA PROFESION—LO QUE DEBE REFORMARSE.

La semana que ha llevado á su fin el primer mes del año se ha señalado en Madrid por horribles crímenes que han impresionado vivamente al público. Una infeliz y hermosa jóven que daba sus primeros pasos en la vida ha sido asesinada por el amante de la madre, cegado por brutal pasión hacia la hija. Una mujer que olvidaba sus deberes ha sido mortalmente herida por su cómplice en un arrebato de celos, y en los dos casos los asesinos, anticipándose á la justicia, han buscado salvación por medio del suicidio, consumado en el primer caso y frustrado en el segundo.

Estos crímenes no pesan, en honor de la verdad, de la oscura de lo vulgar, y no hay en ellos mejor detalle que ábala excitación del interés; pero la prensa diaria, llevada por el afán de complacer al público, que desea hallar en las columnas de los periódicos no solo la información que le interesa, sino el relato que la conmueva, da al menor suceso las mas dramáticas proporciones, adornándolo con detalles é incidentes que llegan á los dominios de la novela. En cuanto ocurre uno de estos sangrientos sucesos llega al sitio de lo ocurrido, antes que el jurado y el médico, el diligente *reporter*, armado de lápiz y cuartillas y comienza á instruir sus diligencias, que no son distintas como el sumario al secreto, sino al contrario: lanzadas á la publicidad.

Conferencias y diálogos con los vecinos, con los individuos de la familia, con los heridos, si pueden articular una palabra, con los presos si se pueda llegar hasta su calabozo. Nada perdona el *reporter*, que describe minuciosamente el teatro del suceso, los trajes de los personajes que en él han figurado como actores, y que lanza á la publicidad cuantos antecedentes ha podido reunir acerca de ellos, de sus familias, de su vida pasada, de sus gustos y de sus inclinaciones.

Con esto se hacen relatos muy interesantes, y el público, aficionadísimo á ellos, los devora, exclamando así la competencia del *reporterismo*, que narra, sin querer, á las dignas personas que le ejercen en cumplimiento de un deber profesional á las mas lamentables extraluzas.

Es verdaderamente horrible dirigirse al marido que de un modo tan trágico acaba de saber las faltas de su mujer y preguntarle, cuando está agobiado por su desgracia, cuando piensa en la suerte de sus pobres hijos, cuya madre agoniza en el hospital:—Digame usted: ¿usted tenía conocimiento de las relaciones de su mujer de usted con su amante? ¿No le hacía usted sospechar la intimidad con que vivían? ¿Cómo comenzó esa intimidad?—Y otras preguntas por el estilo que figuran en los interrogatorios de los periódicos.

La infeliz jóven asesinada en la calle del Marqués de Urquijo por el amante de su madre despojado del interés del público por su juventud, por su inocencia, por la defensa que habia hecho de su honor; pero el *reporterismo*, implacable y tenaz, no se detuvo ante la interesante víctima, sino que procuró averiguar su vida, y la siguió al taller donde aprendía á peinar, á la casa donde ejercía su oficio, á la tienda donde compraba, á todas partes donde podía adquirir noticias de ella para contarlas, y no la dejó ni aun cuando, tendido su cadáver sobre la mesa de mármol del depósito judicial, los médicos practicaron la autopsia, y lanzó á la publicidad sus resultados, no dejando que el cadáver fuese á la sepultura con el respeto y la consideración que habia inspirado y revelado á la angustiada madre, lo que habia sido para ella que creía en la pureza á inocencia de su hija, un gran consuelo.

Y todo esto que es, en realidad, horrible, se hace con la mejor intención del mundo en cumplimiento de lo que es siempre laudable el celo en el ejercicio de una profesion.

Pero ¡á cuántos excesos no conduce ese celo exagerado! En el crimen de la calle de San José, de que fué protagonista el *Bollero*, que asonó grave al inerte herido los dos únicos personajes que en él intervinieron, y ni aun para contestar á las preguntas rudimentarias del juzgado tuvieron alientos. Pues, sin embargo, el día siguiente, ni referir los periódicos de mas circulación ó crímenes, narraban el diálogo sostenido por los dos amantes antes de la tragedia, como si los *reporters* hubieran asistido á la escena acompañados de taquígrafos.

Y geto diremos de los interrogatorios á que se la sometió á los hijos de la víctima, niños inocentes en cuyas contestaciones se han buscado datos para averiguar las relaciones de su madre con el amante que la hirió gravemente.

Pocos días publico el desparecido de aquella permaneció en el habiente contenido el brio un tes lanzar á la muerte, paciones, y nadie ha desaparecido. Puede los de mi activo ejer tesigo y el de los reportes do es pres actividad bajadores, cuando el vo, recor juzgado de confere coger algo solo bien que en el importante articulista columnas. Pero pson y á m voz de acó mino que cías acum can emoci columnas poco en la tir remore.

Yo conf profunda calle de S ros que le si su muj llaba.

—Yo, donaría, t pues de lo ble que vu

Pero si que nos h respeto ar en lo mas una la fam vertir nue estamos e tro debi que salen que son p experie

La educ chismo o han depu extraviar maravillo hombre e valentia, tendores, do recien artículos, creen má Cortés, y son versu que relata

Contra campaña recoger a pertenece travajo do sin h menos au recen de escenas, rónico, e servir, a alguna p al narra Cada un corromp nes, é in moralide

Los cr relieve d drileña c codicia e el terren ral. La qués d situada a dormian ensangr estaba la chada co plen, di habilitn gienicus aplicadas de sexes

El act Bernard aplauso, ribadas Esta car aunque diciones

Nunca que tien coro del jóven qu de recog de indi querida los may á intim

No se miente e muchaz y eritas remedio

Sobre 10,00 5,00 5,00

Sobre 15,00 1,80 5,00

Sobre 5,00 5,00 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

Sobre 10,00

